O INVENȚIE A ZIARIȘTILOR...

Ciclismul competițional este o invenție a gazetarilor sportivi ! Și nu se poate spune că, măcar o dată, n-au făcut și ei ceva bun...

Cu mai bine de o sută de ani în urmă (la 25 august 1869), sportul cu pedale a fost propulsat în arena competițională pentru a alimenta cu știri senzaționale rubricile de sport ale ziarelor. Din conflictul a două gazete — L'Auto-Vélo și Le Vélo — s-a născut, acum 7 decenii, „Turul Franței", competiție-mamut care, și astăzi, subjugă imaginația multor tineri din Franța și din împrejurimi, indeosebi a acelora ce doresc să urce piscurile gloriei cu... liftul.

Lumea sportivă, captivată de isprăvile citite în coloanele ziarelor, și-a făcut idoli din alergătorii de cursă lungă. Iată de ce ciclismul, în ciuda faptului că vehiculul său a devenit desuet, că vitezele obținute sînt ridicol de mici față de cele realizate de bolizii curselor de formula I, în ciuda faptului că este bătrîn și indeobște, conservator, rămîne, totuși, la modă, pasionează, stimulează o veritabilă industrie (numai exportul Europei către America se cifrează anual la milioane și milioane de biciclete), aruncă periodic în arenă vedete de 24 de carate. Sportul cu pedale s-a extins pe întregul mapamond, continuă să dea fiori, să entuziasmeze milioane de oameni — spectatori, telespectatori sau radioascultători.

Sînt curse maraton, în care cicliștii pleacă la miezul nopții și sosesc în faptul serii (Bordeaux-Paris), altele în care perechi-perechi se învîrtesc fără contenire pe ovalul pistei, acoperind 6—7 000 de kilometri („Six-Jours"), în fine, sînt curse clasice gata să-și sărbătorească centenarul. Fiecare dintre ele stîrnește interesul, dar ceea ce pasionează, ceea ce creează personagii de legendă sînt cursele pe etape. Indiferent dacă ocazionează sau nu disputa între Eddy Merckx și Luis Ocana („rivalii secolului"), ele sînt urmărite cu sufletul la gură. Pentru că aventura lor este un adevărat serial — și serialele sînt en vogue ; pentru că plutonul trebuie să urce în nori, să coboare în abis, să suporte arșița și ploaia biciuitoare, să înfrunte vîntul tăios — și gazetarii sînt meșteri mari în a zugrăvi tabloul în tonuri violente.

De ce vă spun toate acestea ? Pentru că astăzi caravana multicoloră a „Turului României" se pune în mișcare, minată de ambiția ziarului „Sportul" de a nu lăsa să se stingă disciplina care l-a dat pe Marin Niculescu, Ludovic Zanoni, Ion Cosma, Aurel Șelaru, Gabriel Moceanu și Vasile Teodor, pe atîția alții, sportivi care au devenit eroii unor seriale palpitante, ne-au înfiorat plăcut cu isprăvile lor, ne-au obligat să-i aplaudăm chiar dacă în fața noastră se află doar aparatul de radio sau foaia de gazetă.

Așadar, din nou la drum ! La drum, după un relache de trei ani. Cite se vor fi întîmplat în acest răstimp ? Ce stele vor fi apărut pe firmamentul sportului în care curajul și măiestria se îmbină la limitele superioare ? Vom afla în periplul de 8 zile, ce începe azi și se încheie duminica viitoare. Va fi o cuprinzătoare sărbătoare sportivă, multilaterală și polivalentă.

Să nu lipsiți de la ea. Măcar la una dintre secvențe asigurați-vă loc în tribuna generoasă de 1 263 km. Pentru că sportul cu pedale a fost inventat de ziariști, dar crescut și răsfățat de spectatori...

Cea mai prețioasă performanță

Mi-a plăcut mult ciclismul. De ce ? N-are rost să vă spun acum. E suficient să știți că i-am închinat cei mai frumoși ani, că l-am slujit cu abnegație de bărbat. Drept este că și el mi-a dăruit inegalabile satisfacții. In cei aproape 20 de ani cît am fost sportiv am parcurs — la competiții și antrenamente — o distanță egală cu de 10 ori înconjurul pămîntului pe la Ecuator, m-am călit în focul aprigelor bătălii, am învățat să sufăr, fără a mă plînge, pentru ca învingîndu-mă să cîștig disputa cu oboseala, disperarea, muntele, ploaia, frigul, ghinionul. Pe bicicletă — sau cu bicicleta — am străbătut multe țări ale lumii, am admirat monumente păstrînd patina timpului, locuri fermecătoare, oameni minunați.

Bucurii mi-a procurat bicicleta și în competiții. Am cîștigat de trei ori cursa Paris — Rouen — Paris, am învins la sprintul final al etapelor rutieri de mare valoare în „Cursa Păcii", în „Turul Iugoslaviei", în „Turul Egiptului". Am simțit de multe ori gustul dulce, amețitor, al victoriei. Dar niciodată nu m-am simțit atît de fericit ca în seara aceea din 1958 cînd am primit cununa de lauri a „Turului României". A fost parcă un vis frumos. Toată lumea era a mea ! Uitasem truda, necazurile toate, uitasem chinul și eforturile, mi se părea că totul fusese frumos și lin, ca o plimbare la sosea cu o fată frumoasă. Și ce greu fusese... De cîte ori nu-mi încoltise gîndul să abandonez, să las totul baltă pentru o noapte de odihnă, fără coșmar, pentru o zi liniștită ! Dar, atunci, în clipa care a urmat victoriei, tot ce fusese greu dispăruse. M-am întrebat, mai tîrziu, de ce ? Ce burete miraculos șterse urmele trudei ? Mi-am dat seama, apoi, că victoria în „Turul României" are, într-adevăr, puteri miraculoase. Cînd ai tăi vor să te sărbătorească, știu s-o facă cu un farmec aparte, neîntîlnit aiurea. Cînd te aplaudă, ecoul este mai puternic, cînd îți zîmbesc, fericiți de isprava ta, fața lor iradiază o lumină bună, blîndă, caldă. Faptul că zi de zi îi întîlnești pretutindeni pe acești oameni ce se entuziasmează sincer, care recunosc că tu faci ceea ce ei nu pot și de aceea îți meriți stima, care sînt în stare să te aștepte în ploaie pentru a te vedea o clipă — — îți dă puteri să arunci zgura necazurilor trecute...

De aceea păstrez în inimă victoria din „Turul României" ca pe cea mai frumoasă amintire, iar în vitrină trofeul drept cel mai prețios din cîte am cucerit vreodată.

Gabriel MOICEANU
maestru emerit al sportului

Amintiri din „marea buclă"

ÎMI AMINTESC DUELUL MOICEANU — COSMA, DIN '61

În rafturile memoriei, ca într-o bibliotecă, stau rînduite și sedimentate impresiile culese în cei peste douăzeci de ani (e drept, cu intermitență, pentru că, din păcate, și Tururile României au fost intermitente...) de cînd urmăresc din mașina presei multiplele peripeții de pe sinuoasele trasee ale „marii bucle"...

Iată, gîndul alege din raft, ediția a XIV-a a Turului, cea marcată în amintirea tuturor de duelul de intens dramatism sportiv, dintre cei doiași, de atunci, ai pedalei, Gabriel Moceanu și Ion Cosma...

...Sîntem la Oradea, e simbătă 16 septembrie 1961, la capătul etapei a VI-a. Moceanu, hărțuit de redutabilii rutieri din R.D.G., Ampler, Grünzig, Hoffmann, de ulteriorul recordman mondial al orei, danezul Ole Ritter, dar și de... coechipierii săi, în special de Cosma, reușește totuși să-și salveze tricoul galben, pe care-l purta încă după prima etapă. Dar fața, de obicei veselă, a lui Moceanu, e crispată acum, la interviul pe care i-l iau după sosire. Îmi spune că performanța i-a costat prea multe eforturi, fizice și morale, și la un moment dat, aflu în acea seară de simbătă de la Oradea că pe Moceanu îl bate chiar gîndul de a abandona lupta ! Optimismul lui nativ învinge însă îndoielile și a doua zi, el e aliniat la startul etapei Oradea — Cluj, care avea să consolideze definitiv poziția de lider a echipei României. Dar nu și pe aceea a lui Moceanu, de care Cosma se apropiase acum la 1 minut și 3 secunde...

Luni dimineața, pe cei 44 km ai etapei contratimp Cluj — Dej, această diferență se spulberase. Cosma purta acum mult rîvnitul tricou galben, cu un avans de 32 de secunde. „Musiu" nu renunță însă la lupță și, după două etape în care nici unul din cei doi rivali ce se urmăreau reciproc nu reușește să se distanțeze, joi, pe pista stadionului din Iași, într-un sprint final ca pe velodrom, îl învinge pe Cosma și se apropie la 2 secunde de el.

Vineri, la Bacău, sprintul final e reprodus identic. Doar rolurile sînt inversate : învingător e Cosma. O ultimă încercare, simbătă pe stadionul din Galați, dar din disputa celor doi, cîștigă... al treilea, Simion Ariton. Cosma smulge totuși bonificația de 30 secunde cuvenită locului doi și, cu această, practic, cursa e decisă, pentru că a doua zi, în ultima etapă, spre București, minutul de avans al liderului n-a mai putut fi redus de Moceanu...

A fost o cursă splendidă și amintirea ei m-a încîntat ani de-a rîndul, pînă în 1969, cînd berlinezul Wanzlik și Teodor Vasile al nostru au reeditat disputa la înaltă tensiune a predecesorilor lor. Ca vechi cronicar al ciclismului, nu-mi doresc decît ca și „Turul" ce începe azi să fie condimentat de același bărbătesc spirit al combativității...

C. DIAMANTOPOL

PUBLICUL — ENTUZIAST, FERMECĂTOR

Multe, nenumărate sînt punctele de atracție ale „Turului României" Frumusețea disputei rutierilor — cu micile ei drame și marile isprăvi ale curajoșilor, coloritul viu al plutonului și al caravanei, în general festivitățile de premiere, starturile cu „momentul tricoului galben", și toate acestea și multe altele dau un farmec deosebit înconjurului țării pe bicicilete. Și mai este acea succesiune de peisagii, decorul acela uimitor ce se schimbă nu numai de la zi la zi, ci și de la oră la oră, care asigură competiției o inegalabilă frumusețe. Dar, peste toate acestea, există un element și mai puternic : publicul. Entuziast, gata să vină în ajutorul rutierilor (o cană de apă...), așteptînd cu stoicism plutonul, publicul acesta — eterogen, alcătuit din copii și tineri, din oameni maturi și vîrstnici — este — alături de cicliști — personajul principal al întrecerii. Fără el, fără aplauzele acelea venite ca un ecou de pe cîmpii, de pe stînci, din balcoanele blocurilor și de pe stradă întesată, uneori de pe gardurile curților, competiția n-ar avea rațiunea de a se disputa. Este și motivul pentru care întrecerile cicliste ocolesc autostrăzile, preferînd ruta întortocheată ce străbate localitățile mici și mari. În fond, pentru el — pentru publicul venit în întîmpinare — se dispută un tur ciclist.

Am văzut Fălticenii așteptînd cu mic cu mare caravana, am văzut comune întregi ieșite în întîmpinarea plutonului, oameni cu brațele pline de florile cîmpului, am văzut mese acoperite cu bunătăți așteptîndu-i pe alergătorii ce nu se puteau opri nici măcar pentru o clipă. Magnifice este acest public care dă cea mai frumoasă dintre frumusețe „Turului României"

RETROSPECTIVĂ (I)

ETAPA BUCUREȘTI — BRAȘOV DE-A LUNGUL ANILOR

Spre sfîrșitul după-amiezii de azi, caravana ciclistă va poposi în Poiana Brașov, încheind etapa a doua a „Turului" '73 și totodată a 213-a din cîte s-au disputat în cele 18 ediții de pînă acum, care au însumat 30 631 km parcurși în 997 ore și 25 minute de pedalaj. Este pentru a treia oară cînd „Turul României" străbate etapa București-Brașov, și pentru a 18-a oară cînd importantul centru turistic de la poalele Tîmpei găzduiește caravana ciclistă. În prima ediție (1934), venind de la Bacău (180 km fără asfalt, și cu o medie orară de... 22,160 km) cîștigă Ghenadie Simov (Bulgaria) iar în 1935, de la Buzău — prin Pătîrlagele — pe un drum foarte greu, (173 km parcurși cu 24 km/h), Nicolae Ion Țapu învinge solitar, cu un avans de 7 minute asupra polonezului Sigismund Daniel (lider și victorios în final).

Aici au mai cunoscut bucuria victoriei : germanul Willy Kutschbach (1936), iugoslavul Solman (1946), M. Niculescu (1950, 1953, 1954), C. Stănescu (1951), după o „ucigătoare" etapă contratimp individual, Sibiu — Brașov 144 km parcurși cu 34 km/h. Apoi, în 1955 învinge St. Ștefu, iar în 1958 brașovenii aplaudă victoria unui tînăr concetățean (azi profesor de educație fizică) Nicolae Mușa. Silviu Duță obține victoria în 1959, iar G. Rădulescu — Șerban realizează în 1961 o excelentă medie orară (37,320 km) pe ruta București — Brașov.

În 1966, venind de la Orașul Gh. Gheorghiu-Dej, cu 41 km pe oră, olandezul Gerard Vianen (apoi concurent în „Turul Franței") se desprinde de pe străzile Brașovului de colegii săi de evadare de pe urcușul de la Oltuz (L. Zanoni și Ardeleanu) și cîștigă detașat. Urmează plutonul, în frunte cu brașoveanul Gh. Suciu (lider și cîștigător final). Pe același traseu, și tot cu 41 pe oră, primul se clasează în 1967, tînărul Vasile Teodor, iar în 1969, venind de la Sibiu, (140 km) cu 44 pe oră cîștigă Patzig (R.D.G.).

Emil IENCEC

„ANUL NAȘTERII" TURURILOR NAȚIONALE

AMATORI

1906 : „Turul Belgiei"
1909 : „Turul Olandei"
1924 : „Turul Bulgariei"
1925 : „Turul Ungariei"
1928 : „Turul Poloniei"
1934 : „Turul României"
1935 : „Turul Austriei"
1937 : „Turul Iugoslaviei"
1938 : „Turul Uruguaiului"
1951 : „Turul Angliei"
1953 : „Turul Cehoslovaciei"
1959 : „Turul Tunisiei"
1959 : „Turul R. D. Germane"
1961 : „Turul Franței"

PROFESIONIȘTI

1903 : „Turul Franței"
1908 : „Turul Belgiei"
1909 : „Turul Italiei"
1909 : „Turul Olandei"
1911 : „Turul Germaniei"
1927 : „Turul Portugaliei"
1933 : „Turul Elveției"
1935 : „Turul Spaniei"
1935 : „Turul Luxemburgului"

CLENCIURI

Asta zic și eu că-i poantă,
De-aia nu-i cu supărare:
Tocmai cînd sosii „pe geantă",
M-au primit cu... pompă mare !

Desen de **AI CLENCIU**

MIC DICȚIONAR CICLIST

Spițe = Bețe-n roate
Rutier = Pistard... rămas pe drumuri
Sonerie = Claxon ciclist
Timp cu bonificație = Primă ciclistă
Cățărătorii = Alpiniști pe roate
Cronometru = Timp care stă pe ace
Pistă = „Șosea" cu circuit închis
Pistard = Ciclist care fuge să se ajungă din urmă
Tricou galben = Trofeu de culoarea... invidiei
Turul = O caravană care nu merge în deșert
Ambuscadă = „grămadă" ciclistă
Asfalt = Pistă de aterizare pentru cicliștii ghinioniști
Bariera = Penalizare feroviară
Balcu = Pingeaua roților
Cui = Fault ciclist
Ghidon = Dîrlogii ciclistului
Mecanic = „Medicul" bicicletelor
Pană = Ciacare ciclistă
Tandem = Bicicletă cu soț
Tohan = Maternitatea bicicletelor românești
Trenă falsă = Fentă ciclistă
Trotuare = Tribunele turuiții

Definiții de **ing. Dan PRECUP, D. C. MAZILU** și **Titi GHEORGHIU**-Vaslui

CICLO-VORBE

● Cînd i s-a spus că urmează să înceapă „Turul României", a întrebat : „Pe cînd, returul ?"

● În toate etapele, a condus o singură dată. A condus pe colegi pînă la restaurantul unde aveau să ia masa, întrucît aceștia nu cunoșteau orașul respectiv.

● Ce este bicicleta pentru un inspector de spațiu locativ ? Două camere cu acces la șosea.

● Nu vrea să conducă în clasamentul general, sub motiv că nu-i stă bine în galben.

● Știu eu pe unul care în orice cursă poartă ochelari de vedere, ca să-și apropie victoria.

● Bătea șaua, ca să priceapă mecanicul, că n-a fixat-o bine.

V. D. POPA

Nu numai cicliștii sînt inventivi. Spectatorii, mai ales atunci cînd se află la vîrste... fragede, găsesc locurile cele mai bune pentru a admira isteția plutonului, pentru a-i descoperi pe cei care au ajuns eroii întrecerii. Chiar și un gard este bun pentru a saluta cu entuziasm trecerea rutierilor...

Mersul pe propriile tale picioare este primul și cel mai firesc sport din lume. Un sport pe care îl practici toată viața. Mersul pe bicicletă este, în acest secol al vitezei, puntea de legătură dintre mijloacele moderne de mișcare și cele naturale, care mențin sănătatea, tinerețea omului.

BICICLETA DESCINDE DINTR-UN CAL DE LEMN...

Bicicleta descinde dintr-un... cal. Să precizăm : dintr-un cal de lemn ! Prin 1789, dl. de Sivrac s-a gîndit să le facă copiilor săi o bucurie. Și, atunci, a atașat calului de lemn două roți. Prin împingere se obținea o viteză uimitoare (pentru o jucărie și pentru acea vreme). Făcînd uz de cunoștințele sale de limba latină, dl. de Sivrac și-a denumit invenția „célérifère". Jucăria pe două roate a făcut vîlvă. Cineva s-a gîndit că ar fi mai bine să i se spună „vélocifère" și lumea a adoptat repede noua denumire.

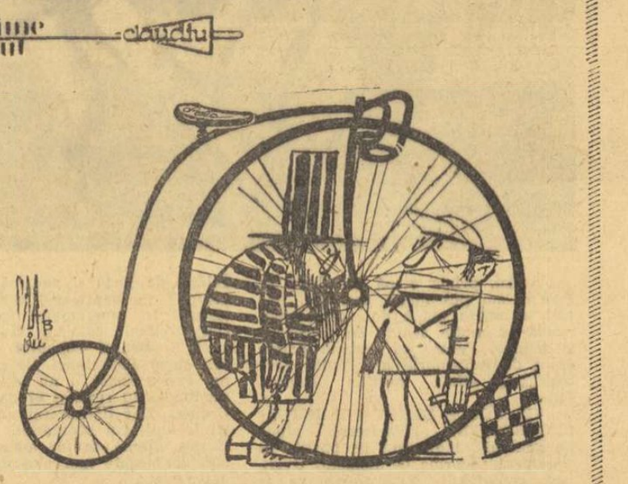
Și cum se întîmplă de obicei, alte zeci și zeci de colaboratori au contribuit, de-a lungul anilor, la transformarea invenției. Din cal de lemn s-a ajuns la bicicletă.

La 5 aprilie 1818, baronul Drais a prezentat în Grădina Luxemburg un celerifer cu o roată mobilă și o timonă care avea mai tîrziu să devină ghidon. De atunci, evoluția a fost mai lentă. Au trebuit 40 de ani și mai bine pînă cînd mecanicul Pierre Michaux a fixat pedale pe roata din față (1861). La Expoziția Universală din 1867, Michaux a prezentat o bicicletă cîntărind 35 kg, la prețul de 500 de franci-aur. Bicicleta era construită din lemn, roțile — tot de lemn — fiind consolidate cu cercuri de fier. Doi ani mai tîrziu se adaptau roțile metalice.

A intervenit o altă problemă : gigantismul roții din față. Meșterii se întreceau în a-i da dimensiuni uriașe, astfel că se ajunsese la un diametru de 3 m ! Mecanicii Guilmet și Mayer, apoi și Sergent (1873) au rezolvat problema, aducînd bicicleta la măsuri convenabile. Astfel, numai acrobații circurilor ar fi putut rula pe bicicletele-gigant. Sistemul de transmisie — pe placă dințată — a fost definitiv pus la punct de englezul Stanley, din Coventry.

Perfecționarea bicicletei a fost realizată. În 1885, cînd Georges Juran a construit primul vehicul de concepție într-adevăr modernă, cu roți egale, transmisie etc. Un moment foarte important în istoria bicicletei l-a constituit anul 1890. Medicul veterinar scoțian John Boyd Dunlop a introdus în cauciucul compact, care acoperea pînă atunci roțile bicicletelor, un tub. Punîndu-și plămînii la încercare, el l-a umflat, oferind soției și copiilor posibilitatea de a evita zguduiturile drumurilor. În Franța, moda doctorului Dunlop a fost introdusă de frații Michelin.

Dar, ciclismul, ca disciplină sportivă, n-a așteptat perfecționarea bicicletei pentru a se avînta în primele întreceri... profesioniste. În 1869 s-a dat startul marilor curse, premiile constînd în sute și sute de franci-aur.



După cum vezi, mă antrenez de foarte mulți ani dar, de abia acum mă simt în formă...

DESTINE

Nu este pentru nimeni un secret faptul că în ciclismul profesionist se cîștigă mulți bani. E vorba de vîrfuri. Dar cu cîte eforturi și, mai ales, cu cîte sacrificii ? Uneori, din păcate, cel ce a luptat să agonisească nu mai ajunge să se bucure de premiile cucerite. Alții, însă...

SUPERCAMPIONUL

Eddy Merckx este, indiscutabil, cel mai mare ciclist al acestor ani și, poate, al tuturor timpurilor. De 4 ori cîștigător al „Turului Franței", învingător în Vuelta și Giro, campion mondial la amatori și la profesioniști, recordman mondial al orei — belgianul are în bogatul său palmares, la cei 27 de ani ai săi, și cea mai mare parte din „clasicele" ciclismului profesionist.

Căsătorit cu fiica fostului rutier profesionist Lucien Acou și tată a doi copii, Eddy Merckx este un om lucid. El dorește să cîștige — glorie și bani — dar nu oricum. Cu riscul unor scandaluri, cu riscul de a se lăsa bîrfit (cum s-a întîmplat în acest an), nu acceptă nimic din ce ar putea să-i scurteze cariera sau să-i pericliteze sănătatea. Nu-i vorba de lipsă de curaj, nici de teama unor adversari (cum se face aluzie la Luis Ocana), ci de o grijă deosebită pentru el ca om, ca sportiv. N-avem decît să-l admirăm și să dorim ca exemplul său să fie urmat.

SĂRMANUL SIMPSON

Tragicul sfîrșit al lui Simpson, al englezului Tom Simpson, este cunoscut. Fostul campion mondial, singurul ciclist profesionist din Anglia care reușise să se integreze plutonului așilor (alcătuit în marea majoritate din cicliști francezi, italieni, spanioli și belgieni), a murit pe muntele Ventoux, doborît de oboseală, căldură și — mai ales — de droguri. A vrut să cîștige mult, mai mult decît îi permiteau puterile, să-și asigure în anii de ciclism o situație pentru tot restul vieții. A vrut... Pentru a face față eforturilor a apelat la „pilula miraculoasă", la preparate farmaceutice clandestine. În urma lui a rămas o familie îndoliată.

Nu este singurul exemplu. Dar — mai puternic decît celelalte — el vorbește de la sine despre pericolele care există în ciclismul profesionist.

Pagină realizată de **Hristache NAUM**

RĂSPUNDE Ion Poștașu

LAURA STOIAN, BRĂILA. Mulți scriitori și poeți au iubit bicicleta, chiar dacă nu i-au închinat nici o odă. Ei și-au dat seama că, numai cîntînd bicicleta, ar juca rolul sportivilor din... tribune. Pasiunea pentru bicicletă a lui Alexandru Macedonski și Constantin Cantilli, performanțele pe care le-au realizat aceștia „pe două roți" sînt arhicunoscute. Ceea ce se cunoaște mai puțin, este că și „regele epigramei românești", Cincinat Pavelescu, a fost, între anii 1894—1895, unul dintre așii întrecerilor de pe „Velodromul Pucher" (Probabil că s-ar fi înscris și în... Turul României, dacă s-ar fi organizat pe-atunci). De altfel, într-una din paginile dedicate unor amintiri de demult, Gala Galaction se oprește nu numai asupra unor episoade privind activitatea literară a lui Cincinat Pavelescu, ci și asupra unor întîmplări legate de performanțele cicliste ale marelui nostru epigramist. Evident, aș putea da și alte exemple de oameni de litere care au iubit bicicleta. Spațiul mă trage, însă, de mînecă. Mă opresc, deci. Și-am încălecat pe-o șa și v-am spus povestea-așa !

EMANOIL MĂRCULESCU, BUCUREȘTI. Nu este o snoavă, cum vi s-a părut dv. Într-adevăr, la unele ediții ale Turului României s-au distribuit premii și pentru... ultimul clasat în diferite etape. Am aflat prea tîrziu acest lucru, altfel m-aș fi aflat și eu, cu siguranță, printre cîștigători ! S-a renunțat, însă repede, la astfel de premii, cicliștii din coada plutonului întrecîndu-se în materie de politețe și spunînd unul altuia : „După dv !".

MARIN PECHICI, BUCUREȘTI. Ne întrebați dacă este bine să se arunce cu găleți cu apă în cicliști ? Desigur, dar cu puțină grijă, să nu aruncați și... găleata ! Dar, cum septembrie nu poate fi o lună prea călduroasă, n-o să fie cazul, probabil.

AURELIA HORTU, BUCUREȘTI. De ce liderul clasamentului poartă un tricou de culoare galbenă ? Vă asigur că asta n-are nici o legătură cu... gelozia celorlalți concurenți ! De altfel, de multe ori se vorbește despre purtătorul „tricoului galben", în mod figurativ, în unele competiții liderul clasamentului general purtînd un tricou de altă culoare.

AUREL BOGA, GIURGIU. Dintre „spițele" trimise, am ales-o pe următoarea : „Unii mecanici din caravana, în materie de reparații, aplică la bicicletă zicala : „Na-ți-o frîntă, că ți-am dres-o". Apreciem poanta. Dar sperăm să apreciem și contribuția mecanicilor, în Turul României.

VLAD GAGEA, BUCUREȘTI. Reținem urarea pe care o faceți : „În Turul României, pe cicliștii români să-i bată doar... vîntul !"

LAURIAN CARSTEA, SIBIU. Într-o cursă ciclistă, la coborîre, se realizează, de multe ori viteze de 70—80 de kilometri pe oră. Așa stînd lucrurile, dacă aveți o treabă urgentă, între Predeal și Brașov, în loc să luați trenul, folosiți bicicleta !

GH. T., BUCUREȘTI. Amuzant, jocul dv. de cuvinte : „În timpul cursei pre-

feră ca răcoritoare CI-C(L)O". De asemenea, ne-a plăcut definiția trotinetei = **O bicicletă care-a dat în mintea copiilor".**

PASCU POP, GALAȚI. Media orară depinde nu numai de valoarea cicliștilor, ci, desigur, și de lungimea etapei respective. În multe competiții cicliste s-au realizat medii orare de aproape 50 de kilometri. Cifră de-a dreptul impresionantă. Poate că vom întîlni una apropiată și în actuala ediție a Turului României.

ADRIAN PAVELESCU, BUCUREȘTI. Primul Tur al României a fost organizat în 1934. La anul, cu prilejul împlinirii a 40 de ani, s-ar putea organiza, deci, o ediție de două ori jubiliară, fiindcă ar fi a XX-a. Numărul anilor nu coincide cu numărul edițiilor, fiindcă au fost multe „zile (pardon — ani) de odihnă" !

Ilustrații : **N. CLAUDIU**